

平成28年度

第5回島根県公共事業再評価委員会議事録

平成28年10月17日(月)

島根県

平成28年度 第5回島根県公共事業再評価委員会議事録

件 名 平成28年度 第5回島根県公共事業再評価委員会
日 時 平成28年10月17日（月） 15:00～16:30
場 所 島根県民会館 第一多目的ホール

出席者

●委員 来海公子、木村和夫、宗村広昭、高田龍一、常國文江
寺田哲志、平川眞代、正岡さち、三輪淳子（敬称略）

●県 土木部 技監、道路建設課長、砂防課長、河川開発室長 他
農林水産部 参事
事務局 技術管理課長 他

配布資料

- ・議事次第
- ・平成28年度第5回島根県公共事業再評価委員会出席者名簿
- ・意見具申（案）

1. 開会

2. 挨拶（土木部技監）

3. 議事

〔会長〕 それでは、これより知事に提出します具申案につきまして、審議することとします。皆さん、お手元に配付されております具申案の1ページ目の1に再評価結果の総括、続いて4ページ、2に審議対象事業、5ページの3に審議日程及び経過というふうになっております。6ページのところから詳細審議箇所結果表が取りまとめられております。私は、皆様からいただいたこの詳細審議評価結果をもとにしまして総括を取りまとめさせていただきますところでございます。

本日の審議の進め方でございますが、最初に第4回委員会においてお願いしました跡市工区と日原工区における、1. 5車線的改良の評価について担当事業課のほうから説明をいただきたいと思っております。その後、3ページの2にあります表の順で各委員の皆様から具申案をいただいたものを事務局のほうから読み上げていただきます。続いて、担当委員の皆様から補足をいただきまして、次の議案に進み、5カ所終わった後でフォローアップ地区に対する調査報告の審議をお願いしたいと思います。最後に、私を取りまとめさせていただきます総括意見の審議を行うという進め方でいきたいと思っております。

それでは最初に、道路建設課から、跡市工区、日原工区の1. 5車線的改良、この評価について説明をお願いいたします。

（道路建設課） 前回までの委員会において、委員の皆様からいろいろと御指摘いただいております1. 5車線的改良の評価について御説明させていただきます。

現在、県の道路事業につきましては、平成24年6月に策定しました島根県道路事業評価マニュアル（案）によりまして事業の総合評価を実施しております。本日は、島根県道路事業評価マニュアル策定時の説明資料を参考資料2として、それから総合評価判定シートを参考に跡市工区の社会的効果の評価した参考資料を1-1として、さらに参考資料1-2として日原工区の資料をお手元にお配りしております。

以前から評価手法としましては、費用対効果、いわゆるB/Cの考え方があったわけですが、本県の特に中山間地域のように交通量の少ない箇所では事業の多様な効果を十

分に反映しているとは言えないために、B/Cの値のみで道路事業の可否を判断するのは適当ではないと考えておりました。そこで、平成22年度に会長にも参加いただきまして、学識経験者から成る島根県道路事業評価手法検討会を立ち上げまして、道路に求められます多様な役割に注目して、中山間地域における安心と安全の確保、それから地域産業の振興など、島根県の実情を適切に反映する新たな道路事業評価手法について検討いただき、マニュアルとしてまとめたものでございます。

参考資料2の詳細な説明は省略させていただきますけども、内容を大まかに言いますと、従来からのB/Cに加えて貨幣換算が困難な項目について、これを社会的効果として評価しまして、それを含めた総合的な評価、いわゆる総合評価算定シートにより事業実施の可否を判断しております。特徴としましては、中山間部の、交通量が少ない地域でも社会的効果が認められれば事業の実施が可能なシステムとしております。また、隠岐地区につきましては配点の項目を調整することとしています。

それから、総合評価を行う対象事業といいますのが、基本的に2車線以上で整備するものとしております。したがって、1.5車線的改良は対象外となっているわけでございます。それで、以前にも御説明しましたとおり、1.5車線的改良については、局部改良ですとか、待避所整備などの手法で行うために、2車線整備と違いまして整備後の旅行速度を設定することができませんので、B/Cの算定手法が確立されておられません。

そこで、お配りしております参考資料1-1と1-2を見ていただきたいのですが、前回の委員会で御指摘いただきました跡市工区と日原工区につきまして参考までに社会的効果の部分の評価を行っております。繰り返しになりますけども、そもそもこの総合評価算定シートといいますのが2車線整備による事業実施の可否判断を想定して作成されたものであります。このために、インターチェンジですとか、空港、港湾、それから主要な観光地、工業団地、それから市町村の役場など、比較的規模の大きな施設をネットワークとして結ぶようなイメージの評価項目が多くなっております。この2つの工区につきましては、結果的に跡市工区が45点、それから日原工区が50点というような結果になっております。このように、2車線整備による評価項目を当てはめればこのような結果となってしまいますけども、1.5車線的改良による評価を行う場合は、大規模な施設ばかりではなくて、例えばショッピングセンターなど、地域の核となる施設へのアクセスも評価項目として考慮したりする必要があるのではないかというようなことは考えております。それからまた、近年では、人口減少ですとか、高齢化に対応するため、コンパクト・プラス・

ネットワークという新しい考え方も示されております。道路整備に求められる役割も変わってきております。

そこで、今回指摘のありました1.5車線の改良の事業評価につきましては、事業規模の妥当性につきまして透明性を持って説明する上で必要だと私どものほうも考えております。2車線整備のB/Cにかわる数値的基準の可能性ですとか、1.5車線整備に見合いました社会的効果の指標づくりなど、今後、国の動向、それから他県の状況なども見ながら検討していきたいと考えております。

〔会長〕 ありがとうございます。

これまで定量的に評価されていたものが、定性的なものを踏まえてということでございますが、この評価値の45点と50点というのはどういうふうに我々は、理解すればよろしいでしょうか。

〔道路建設課〕 「2車線整備をする様式で何かこういったイメージのものが示されていた」と、前回の委員会の際に委員のほうから御指摘があったと思いますが、いわゆる社会的効果っていうものの1.5車線の整備に関する指標を今、手元にまだ準備できていないものですから、とりあえずこのシートで評価をすると45点あるいは50点ということです。だから、これが45点だからいいとか悪いとかということにはならないとの認識でおります。

〔会長〕 会長 わかりました。

委員の皆様、何かこれについて御意見ございませんでしょうか。

〔委員〕 参考資料でつけていただいた評価フローで、評価対象事業、不完全代替ルールの適用について、「イエス」、「ノー」の項目がありますけども、御説明いただきました跡市工区とか日原工区っていうのは、「イエス」として事業を行う価値があるになったのですか、それとも政策的もしくは公平性の観点から行政として最低限取り組むべき事業かどうかというところで「ノー」となって事業が動いているものですか。

〔道路建設課〕 このマニュアルができた24年度からこういうルールでやっていきたいと思いますということになっています、今の跡市工区、日原工区につきましては着手している年度がこれよりも前ですので、厳密に言うところの表によって行われている事業ではないので、どっちなのって言われると、結果的に後づけになっております。

〔会長〕 私のほうからちょっと補足しますと、このフローは、我々が作ったのですが、今の2つの地区については基本的にはイエスと判断していい地区だからこれを進めている

という前提でいいのではないかと私は思っております。

(委員) つまり、無条件というのは変ですけど、事業効果の算出のところで、「新たな方法によるB/Cとか、社会的効果の算出みたいなものは、この場合は要らない」との判断で、無条件で「この地区は必要だね」との話で進められているということでもいいのですか。

(道路建設課) この評価フローというのは、あくまで2車線整備をするためのフローになっておまして、1. 5車線的整備というのはそもそもこのフローを適用できません。

(委員) なるほど。

[会長] ただ、道路としては必要な道路だということでもちろん始めておられるわけですね。そこらあたり考えると、2車線で例えば整備が可能であったとすれば、もう当然このイエスのところにひっかかってくるような地域情勢であると私は考えているのですが、いかがですか、道路建設課。

(道路建設課) そうですね。このフローの前段のところで1. 5車線的改良、2車線の区分けのところがあるというところがまず御理解いただきたいのと、会長が言われたように、1. 5車線的改良をどこでも何でもかんでもやるっていうわけではなくて、必要な幹線道路とか、あるいは生活関連道路でも優先的に整備しなきゃいけないというところの辺で、2車線改良するほど交通量があるわけではない箇所について、言い方が悪いですが、「最低限のところでは1. 5車線的改良をしましょう」ということで、その事業を行うという妥当性を確認して実施していると思っております。

[会長] もともとこの参考資料で費用便益分析をつくったときの過程が、私も責任があるので説明しますと、2車線改良しますよ、ただし、例えば人口がぐっと減ってくると、結局B/Cを計算してもなかなか1を上回るということが出てこないです。そういったケースについても、やはりこれは地域に必要な事業だよという裏づけを造ろうというのが、この参考資料2だと思っていただければいいと思います。

今回の場合は、その2車線という前提がもうないので、1. 5車線だけれども、定性的に考えれば当然これは「やはり整備する必要があるよね」という位置づけで、先ほど宗村委員がおっしゃったフローチャートだけで見ると、むしろこれ必要な事業だよというところに捉えていただければと思って私は考えておりますが、どうですか。

(道路建設課) 今回の指摘で1. 5車線の事業評価が曖昧じゃないかといった話で、最初に数値的な判断基準がどうか、あるいは定性的なものとして、先ほど説明した参考資

料1-1のような形で「定性的な要因をしっかりと説明してほしい」というふうに御指摘を受けたと思っております。定量的なものってというのは、今後の課題ということで、どのように数値的に出せるかというのは検討していきたいと思えますけれど、定性的な内容につきましては、このシートのようなイメージなのかなというふうに思っております。

ただ、先ほども言いましたように、1.5車線の改良の箇所は、幹線道路ばかりではなくて、交通量が少ないので「1.5車線の改良でやっていきましょうね」というところです。

このシートは2車線用のシートなので、例えばインターチェンジとか、工業団地とか、そういった幹線として2車線で整備する内容がありますよねというのを確認するためのシートですので、これを例えば、中山間地の拠点のところでスーパーにアクセスするとか、そういったところが1.5車線の改良に見合った定性的な評価の一つにはなるのではないかなというふうには今考えているところで、今後、1.5車線の改良の事業化に向けての妥当性について説明していくような形で進めていきたいというふうに思っております。

〔会長〕　ということは、今回のこの2枚のシートは、あくまでも参考資料ということで、要するに何か規定に基づいた評価の仕方ではなく、当てはめてみたときにはこんな形になりますよということで、基本的には1.5車線の改良を今後またいろいろ進めていかれると思いますので、効率的な事業執行、そうしたときにはやはりそこらあたりの一つの評価手法を、今後、検討いただきたいと思う次第でございます。

（委員）　この評価フローについて、1.5車線バージョンを造るという理解ですか。なぜかという、言葉遊びになるかもしれませんが、必要な道路が島根県の中にあって、何か道路事業をするときに、2車線改良を前提に何か考えるとか、1車線、1.5車線の改良を前提に考えるってというような印象を受けるのです。そうではなくて、1.5車線の改良とか2車線というのは結果論であって、必要な道路がナンバリングされたり、スコアリングされたりとかして、島根県の中に必要な道路があって、その道路の中で予算的なこととか、その他もろもろの要件で「1.5車線の改良になりますよ」とか、「2車線になりますよ」と説明されればすごく納得できるのですが、何かこれ見ていると、「2車線化の話はこれです」、「1.5車線の改良の話はこれです」、みたいなことを言われると。いや、そもそも重要だからやっているのだったら、同じような基準で重要度をスコアリングして、その中で予算に見合っただけで「2車線だね」、「1.5車線の改良だね」とか、その違う状況に見合った理由で「2車線だね」、「1.5車線の改良だね」と説明していただ

かないと、何かちょっとちぐはぐしているのではないかなと思います。

(道路建設課) まず、島根県が管理している国県道は3,000キロで、幹線道路が1,300キロと、あと残り1,700キロの生活関連道路というふうに分けていますが、それを全部整備しますとは決めてはいません、幹線道路は「将来的にいつか整備しましょう」としてはいますが、生活関連道路については優先整備区間というのを設けて、「そこだけは整備しましょう」と、整備区間に漏れているところは、実際県道ではあるのだけど、なかなか利用されないところなので、「整備はなかなかできませんよね」というふうな位置づけをしています。

先ほど委員が言われたように、整備を必要だというところで、「2車線と1.5車線の改良というのは、実際の交通量はどれくらいですか」ということですが、750台以上のところは「2車線で整備しましょう」、750台未満のところは「1.5車線で整備しましょう」といった大まかな区分けをしています。ただ、それぞれで、750台未満だから1.5車線の改良だと言っていますが、それなら1.5車線の改良で何でもできるかということにはしてないわけで、それについては事業評価の例えば、750台以上で2車線整備をするといったところでも、実際にB/Cとか社会的効果のこの今回のマニュアルに沿ってやるとどうしても「事業評価としては不相当だと、計画を見直さない」といった結果が出れば、それに見合った形で計画をもっとコストを下げるルートができないかとか、本当にこの工区はできるのかとか、そういった検討をすることになっています。

例えば、750台未満で1.5車線整備をするところでも、今後、造ろうとする事業評価の中では、その中でもそういった社会的効果があまり望めないところは本当にするのですかといったような事業評価のマニュアルになってくるのではないかなというところで、委員さんのその指摘のところ、まず「道路整備する」、「しない」というところがあって、そこで2車線にするか1.5車線の改良にするかといった分けがあります。それは交通量で分けますけど、あとそれぞれ2車線で整備するにしても、2車線はこういった形でやりなさいよ、1.5車線の改良の対象事業については、今後検討する事業評価の中でそれが当てはまるのならば事業を実施しましょうねと、例えば「社会的効果が全然ない」といった評価になれば、優先度的には他の事業箇所を優先することになっていこうかと思えます。

(委員) はい、ありがとうございます。だから評価シート自体が2車線用、1.5車線の改良用とかそういう議論をすると、何かそれしかないっていう感じがするのです。や

はりほぼ共通の評価シートに基づいて何かスコアリングしたときに「2車線だね」とか、これは「1.5車線的改良かな」とか、その1.5車線的改良の中でも、じゃあ将来的な人口の動向において優先順位がA、B、Cとか、こういう利便性があるからプラス、マイナスとか、このような感じで評価して、一体的な評価軸のもとでの道路事業の評価がないと、何か1.5車線的改良ありき、2車線ありきみたいなどころから評価を派生するよりもっと解りやすいのではないかと思います。

〔会長〕 ある意味1.5車線的改良というのは暫定改良ですね。だから、暫定的なものなので、強いて言うなら、本来この参考資料2をつくる段階で、例えばこの状況だったら1.5車線的改良だねとか、これは2車線だねとかいうその判断については、私は言及してなかったと思います。

あくまでもこのシートは、さっきも言ったように2車線を前提で、例えば2車線でこれだけのもの造るけれども、ただその周りの環境で効果が十分出ないね、したがっていろいろな定性的なものを入れて評価しましょうということで作ったので、だから今の委員がおっしゃるような、2車線で道路計画しますよ、じゃあこれはこうこうこうだから1.5車線的改良のほうにフローチャートが分かりますとか、2車線のほうに分かりますとかいうことになってないのですよ。だから、強いて言うなら、そこらあたりを今後の課題として事務局のほうに投げかけていいのではないのでしょうか。だから、そのとこまだ、実際に検討してないところで、だから1.5車線的改良は暫定改良なのですよね、道路としてきちんとした改良にはなっていない。よろしいですか。

〔道路建設課〕 はい。先ほど会長が言われたように、1.5車線的改良というのは、限られた予算の中でやっていくということになると、交通量の多いところは2車線整備でどんどんやっていきましょうね、ただ、交通量が少ないところでもやっぱりいろいろ地域課題あるところで、じゃあどんな整備ができるかというところで、1.5車線的改良でとこどこやっていくような形で暫定的な形を求めてやっていきましょうねというやり方を行っているところです。

〔委員〕 はい、理解できました。ありがとうございます。

〔会長〕 できたら、今みたいなどころを、課長がおっしゃったような説明が、言葉の説明ではなしに、何かこうだからもう必然的にこれは1.5車線的改良ですとか、いや、ここはこうだから2車線ですという、その分岐点みたいなどころがはっきりしているとわかりやすい。その結果として1.5車線的改良の場合の効果はどうか、みたいな話に結び

ついていくと思います。まだその辺のフローが、執行部は解っていらっしやると思いますけれども、我々には伝わりづらいところがあったのでお聞きしました。よろしいですか。

(委員) はい、わかりました。

[会長] そういたしますと、具申案の審議に入らせていただきたいと思います。

最初は、主要地方道の出雲三刀屋線伊萱工区につきまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

[意見具申案読み上げ]

[会長] 担当いただきました委員さん、何か補足がございますか。よろしいですか。

(委員) はい、よろしいです。

[会長] それでは、この案で決定します。

[会長] 今日は、せつかく執行部の方お見えになっていますので、逐次執行部のほうからこの我々の具申案に対しまして御意見を頂戴したいと思いますが、道路事業が3件ございますので、あと2件終わった後でコメントをいただきたいと思ひます。

では、続きまして、一般県道皆井田江津線跡市工区につきまして、よろしくお願ひします。

[意見具申案読み上げ]

[会長] 非常に行政課題に対応して丁寧書き込んでいただいておりますように思ひます。

担当委員、何か、補足ありますか。

(委員) 特に、ありません。

[会長] よろしいですか。

ほかの委員の皆様方、よろしいですか。

そういたしますと、道路事業の3番目でございますが、一般県道須川谷日原線日原工区について、よろしくお願ひします。

[意見具申案読み上げ]

[会長] 担当していただ委員さん、それぞれ何かございますか。よろしいです。

(委員) 執筆担当の委員にしっかり言い尽くしてもらっております。

[会長] そうしますと、道路事業3事業の案が可決ということで、幾つか注文もつけさせていただきますけれども、執行部のほうから何かコメントいただければと思ひます。

(道路建設課) 3事業につきまして皆様方にしっかり精査していただきまして、事業

者としましては継続評価をいただきまして本当にありがとうございます。

いずれも早期完成をというところで、今後の事業実施については早期に完成できるように頑張っていきたいと思います。また、先ほど来の1.5車線の改良につきましては、今後、事業化について透明性を持って皆様方に説明できるような形に持っていけるように検討していきたいというふうに思っております。

〔会長〕 ありがとうございます。

それでは、4番目の河川総合開発事業浜田川につきまして、よろしく申し上げます。

〔意見具申案読み上げ〕

〔会長〕 そうですね、浜田ダムの防災的な機能を非常に詳細に調べていただきました。また、今回の計画変更の内容についての妥当性についても分析していただいております。

担当委員のほうから何かございますか。

（委員） ございません。

〔会長〕 それでは、今のこの具申案につきまして、河川課のほうから何かございますか、コメントいただければと思います。

（河川課） 御審議ありがとうございました。

浜田川河川総合開発事業につきましては、今回追加しました管理用発電設備工事も含めまして既設の浜田ダムの再開発工事など、まだ完成までには数年かかりますが、下流の住民の方々の安全安心を一日も早く確保するために引き続き取り組んでまいりたいと思っております。

〔会長〕 よろしく申し上げます。

そうしますと、個別事項案件の最後になります。防災安全交付金（通常砂防事業）寄居谷川について、よろしく申し上げます。

〔意見具申案読み上げ〕

〔会長〕 最後のところで注文をつけさせていただいております。

担当委員のほうから何かございませんか。

そういたしますと、案のとおりとしたいと思います。砂防課のほうからコメントいただければと思います。

（砂防課） このたび、寄居谷川につきまして審議並びに事業継続の御判断をいただきまして、まことにありがとうございます。

委員御指摘のとおり、本県では土砂災害が多数発生しております。今年度も7月、大田

市を中心に土砂災害が発生しております。今後とも早期に事業を完了し、効果を発揮できるように予算確保等の工期短縮に取り組んでいきたいと考えております。

また、住民の防災意識を高める取り組みでございますが、砂防課では防災学習会の開催ですとか、土砂災害警戒区域等いわゆるイエローゾーン、レッドゾーンですね、そういった区域の公表、指定を行うことで土砂災害の危険性でありますとか、いわゆるどこが危険であるかというような情報を発信しているところでございます。今後とも各市町村と連携しまして、警戒、避難体制の整備を図るとともに、住民の防災意識を高める取り組みを引き続き行っていきたいと考えております。

〔会長〕 ありがとうございます。

本当に昨今、台風、大雨と災害が、全国のあちこちで起きております。砂防課のほうでは十分な対応をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、一応、個別審議事項のところは、この案で決定させていただきます。

続きまして、フォローアップ地区である通常砂防事業阿式谷川の調査報告について、お願ひします。

〔調査報告読み上げ〕

〔会長〕 フォローアップについては、私のほうでコメントさせていただいておりますが、皆様、何かございますか。よろしいでしょうか。

この件について、何か砂防課のほうからコメントありますでしょうか。

〔砂防課〕 引き続き砂防課からですけれども、今回のフォローアップ地区、阿式谷川、調査ありがとうございます。現在、行われている他の砂防事業の箇所についてもコスト削減の工夫を図りつつ、早期事業完了できるような執行計画の工夫といったことから予算確保を行って工期の短縮を図ってまいりたいというふうに考えております。

〔会長〕 ありがとうございます。

そういたしますと、最後の審議になります、総括的意見、私のほうでまとめさせていただきました。

では、事務局、お願ひします。

〔総括意見読み上げ〕

〔会長〕 まとめさせていただきましたが、委員の皆様よろしいでしょうか。

では、この案で決定させていただきます。

以上で今回の審議事項を終わります。再評価委員会を終えることとなりますが、審議い

ただいた具申案が、これで決定しましたので、11月21日に委員の皆様方を代表して私のほうから知事に意見具申をさせていただき予定としております。

知事への意見具申はこれで決定させていただきましたけれども、この公共事業再評価委員会の運営また進め方等について、何か御意見等ございましたら何なりとお願いしたいと思っております。よろしいですか。

それでは、事務局のほうにマイクをお返ししたいと思います。

4. 挨拶（土木部技監）

4. 閉 会

以 上